रेल मार्गों के संबंध में मराठवाडा विकास परिषद का निवेदन

4273. **श्री विश्वासराव रामराव पाटिल :** क्या रेल मंत्री यह बताने की की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच हैं कि महाराष्ट्र में रेल मार्गों के संबंध में सरकार को मराठवाड़ा विकास परिषद से कोई निवेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ; और

(ग) सरकार इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार रखती है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० सी० लेका) :

(क) जी हां ।

(ख) मराठवाड़ा जनता विकास परिषद से एक ज्ञापन प्राप्त हुआ है जिसमें निम्नलिखित बातों के लिये अनुरोध किया गया है:—

1. अहमदनगर–बीर–परली बैजनाथ नगर नई लाइन ।

2. लातूर–मिरज छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव और इसे उस्मानाबाद से जोड़ना ।

3. औरंगाबाद– मुदखेड़ – आदिलाबाद आमान परिवर्तन कार्य को 1995 तक पूरा करना ।

(ग) अहमदनगर–बीर–परली बैजनाथ नई लाइन के लिये 1990 में किये गये सर्वेक्षण से पता चला है कि यह परियोजना अलाभप्रद होगी ।

2. लातूर–मिरज छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य 1993–94 के रेलवे बजट में शामिल कर लिया गया है । उस्मानाबाद के रास्ते इसके पुनः सर्वेक्षण के लिये पहले ही सर्वेक्षण कार्य शुरू कर दिया गया है ।

3. औरंगाबाद–जालना खंड पर कार्य पूरा हो गया है, जालना–परभनी और परभनी–पूर्णा के आमान परिवतन का लक्ष्य 1993–94 रखा गया है । आदिलाबाद–मुदखेड़ के लिये 1994–95 और मुदखड-पूर्णा के कार्य को 1995–96 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है । ये लक्ष्य संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करते हैं ।

Railway resources

4274. SHRI KAMAL MORARKA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the details of position of railways resources;

(b) what are the steps being taken to improve in generating internal resources; and

(c) in what manner the Railways propose to deal with shortfall in achieving physical and financial targets?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K. C. LENKA):

(a) The Annual Plan for 1992-93 is being financed as follows:

1. Internal and Extra Budgetary Resources.	Rs. 3775 cr.
2. Budgetary Support from the General Revenues.	Rs. 1935 cr.
	Rs. 5710 cr.

(b) The internal resource generation capacity is enhanced through Action Plans aimed at improving the prductivity of the system and through rationalisation of fares and freight.

(c) The Railways have no control over the shortfalls arising out of recession law and order problems etc.